



Klagenemnda for offentlige anskaffelser

Saken gjelder: Miljøbestemmelsen § 7-9.

Innklagede kunngjorde en åpen anbudskonkurranse for inngåelse av rammeavtale for kursplasser i utrykningsopplæring for universitetets bachelorstudenter i paramedisin. Klager fikk medhold i sin anførsel om at konkurransen skulle vært avlyst fordi det ikke var oppstilt et miljøkriterium. Klagers øvrige anførsler ble derfor ikke behandlet.

Klagenemndas avgjørelse 22. april 2026 i sak 2025/1510

Klager: K160UTR. AS

Innklaget: Universitetet i Stavanger

Klagenemndas

medlemmer: Tarjei Bekkedal, Hallgrim Fagervold og Elisabeth Wiik

Bakgrunn:

- (1) Universitetet i Stavanger (heretter *innklagede*) kunngjorde 27. juni 2025 en åpen anbudskonkurranse for inngåelse av rammeavtale for kursplasser i utrykningsopplæring for universitets bachelorstudenter i paramedisin. Anskaffelsens verdi var estimert til to til tre millioner kroner ekskl. mva. Tilbudsfrist var 29. august 2025.
- (2) I konkurransegrunnlaget punkt 3.4 var det redegjort for at innklagede ikke stilte miljøkrav:

«UiS har vurdert å stille miljøkrav i denne anskaffelsen, men finner at anskaffelsen etter sin art har et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er uvesentlig. Denne anskaffelsen har etter sin art, kjøp av kurs – kompetansebevis kode 160, et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er uvesentlig. Det vises til DFØs veiledning og oppstilling av CPV kodene med typisk lav klimaintensitet. Det er menneskelige ressurser som timearbeid og oppdrag som er leveransen. Universitetet i Stavanger vurderer at anskaffelsen av kurs, hvor kjernen av leveransen er arbeidskraft, kun vil ha et marginalt klimaavtrykk og miljøbelastning. UiS benytter derfor ikke krav og kriterier om miljø i denne anskaffelsen.»
- (3) Før tilbudsfristens utløp mottok innklagede tre tilbud, fra K160UTR. AS (heretter *klager*), Movar IKS og Norsk Utrykningssskole AS.
- (4) Den 2. oktober 2025 ble leverandørene informert om at kontrakt var tildelt Norsk Utrykningssskole AS (heretter *valgte leverandør*).
- (5) Klager påklaget tildelingen 10. oktober 2025. Det ble blant annet bedt om en utdypende begrunnelse for poengsettingen. Innklagede besvarte klagen 15. oktober 2025 og ga en utdypende begrunnelse for de underkriteriene som det ble evaluert på.

Postadresse:

Postboks 511 Sentrum
5805 Bergen

Besøksadresse:

Zander Kaaes gate 7
5015 Bergen

Telefon: +47 55 19 30 00 post@knse.no

- (6) Klagen ble brakt inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser 20. oktober 2025. Klagebehandling startet samme dato, jf. forskrift 15. november 2002 nr. 1288 om klagenemnd for offentlige anskaffelser (heretter *klagenemndsforordningen*) § 13 siste punktum.
- (7) Kontrakt med valgte leverandør er inngått 10. november 2025.
- (8) Nemndsmøte i saken ble avholdt 20. april 2026.

Anførsler:

Klager har i det vesentlige anført:

- (9) Innklagede synes ikke å ha kontaktet oppgitte referanser eller vektlagt dokumentert erfaring. Evalueringen er videre basert på subjektive antagelser om manglende planverk, til tross for at vedlegg i tilbudet besvarer dette fullt ut. Dette utgjør brudd på forskriften §§ 4-1, 25-1 og 25-2.
- (10) Det er gjort en lite etterprøvbare og uforholdsmessig vurdering under kvalitetskriteriet.
- (11) Det er gitt en mangelfull begrunnelse for tildelingen. Innklagede har ikke gitt tilstrekkelig informasjon om hvordan kvalitetskriteriene er vurdert, herunder hvordan de enkelte momentene påvirket poengsettingen eller hvordan leverandørene er sammenlignet. Dette er i strid med forskriften § 25-2 (2). Manglende gjennomskiktighet i vurderingsprosessen er i strid med prinsippene om likebehandling og forutberegnelighet, samt forskriften § 4-1.
- (12) Etter spørsmål underveis ble klager oppfordret til å oppgi pris for spesialkurs og leverte en egen rubrikk i prisskjemaet. Innklagede har ikke dokumentert hvordan prisene er sammenlignet, eller om prisene er vurdert samlet for alle kurs eller kun for kurs kode 160. Dette er i strid med prinsippene om likebehandling og etterprøvbarehet, samt forskriften §§ 4-1 og 25-1. Evalueringen bør vise differansen mellom høyeste og laveste tilbudt pris, både på kurs kode 160 og spesialisert kursdel.
- (13) Det er i strid med forskriften § 7-9 (1) ikke å oppstille et miljøkrav i anskaffelsen. Det finnes i dag fullt ut tilgjengelige nullutslippsalternativer for opplæring med personbil og lettkjøretøy. Klager benytter elektriske opplæringsbiler i sin undervisning, til tross for høyere innkjøpskostnader, for å redusere utslipp. Gjennomføring av opplæring av 25 studenter gir ca. 27 000 kjørte kilometer etter klagers erfaringstall. Å unnlate å stille miljøkrav i denne anskaffelsen har gitt en konkurransevridende effekt. Anskaffelsen må utlyses på nytt.

Innklagede har i det vesentlige anført:

- (14) Kravet om likebehandling, forutberegnelighet og etterprøvbarehet er ivaretatt. Erfaring og referanser var ikke nevnt som tildelingskriterier i konkurransegrunnlaget.
- (15) I både melding om tildeling og svar på klage fremgår det hvordan kvalitetskriteriene er evaluert. Innklagede har besvart hvordan tilbudet fra klager er vurdert i forhold til valgte leverandør.
- (16) På underkriteriet «*Kursinnhold og opplæring, samt tilgang til oversikt for når kursene er gjennomført*», var det flere faktorer ved tilbudene som ble vurdert, hvor digitalt

opplæringskort var en del av vurderingen. Valgte leverandør hadde en mer detaljert beskrivelse av opplæringskortet og refleksjon rundt bruken av det.

- (17) Innklagede har angitt poengsum for priskriteriet, men innklagede kan ikke opplyse om enhetspriser fordi dette er opplysninger som er unntatt offentlighet. Leverandørene er sammenlignet på likt grunnlag.
- (18) Innklagede har gjort en forsvarlig vurdering av hvorvidt klima- og miljøhensyn skulle brukes som krav eller kriterier, og har forklart dette i samsvar med lovverket.

Klagenemndas vurdering:

- (19) Klager har deltatt i konkurransen, og har saklig klageinteresse, jf. forskrift om klagenemnd for offentlige anskaffelser § 6. Klagen er rettidig. Konkurransen gjelder inngåelse av rammeavtale for kursplasser i utrykningsopplæring, som er en tjenesteanskaffelse. Anskaffelsens verdi er estimert til mellom to og tre millioner kroner ekskl. mva. I tillegg til lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser (heretter *loven*) følger anskaffelsen forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (heretter *forskriften*) del I og del III, jf. forskriften §§ 5-1 og 5-3.
- (20) Klagenemnda tar i det følgende stilling til om innklagede har brutt plikten i forskriften § 7-9 til å stille krav eller kriterier om klima- og miljø.
- (21) Innklagede har ikke oppstilt krav eller kriterier knytt til klima og miljø i konkurransen.
- (22) Etter § 7-9 er oppdragsgiver forpliktet til å vekte et tildelingskriterium om klima og miljø med minimum tretti prosent, eller til å stille klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen dersom dette vil gi bedre klima- og miljøeffekt, jf. andre og fjerde ledd. Plikten gjelder imidlertid ikke dersom anskaffelsen «*etter sin art*» har «*et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er uvesentlig og dette begrunnes i anskaffelsesdokumentene*», jf. femte ledd.
- (23) Spørsmålet for klagenemnda er om «*anskaffelsen etter sin art*» har et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er «*uvesentlig*».
- (24) Ordlyden «*art*» tilsier at det ikke er den helt konkrete anskaffelsen som er avgjørende, men hvilke generelle trekk den har. Det sentrale for hva som utgjør anskaffelsens art er derfor hvilken type vare, tjeneste eller bygge- og anleggsarbeid som skal anskaffes, se klagenemndas avgjørelse i sak 2024/1422, avsnitt 34.
- (25) I DFØs veileder datert 1. juli 2024 er det gitt en liste over kategorier av anskaffelser som DFØ har vurdert at etter sin art har uvesentlig klimaavtrykk og miljøbelastning. Etter opplistingen er det gitt et eksempel på en vurdering av om «*anskaffelsen kan anses å ha et klimaavtrykk og miljøbelastning som er uvesentlig*». Eksempelet gjelder en konsulenttjeneste der det inngår betydelig reisevirksomhet som del av anskaffelsen, for eksempel fordi tjenesteytelsene skal foregå på gitte geografiske lokasjoner. Om eksempelet skriver DFØ at det da vil «*være rimelig å vurdere at anskaffelsen ikke faller innunder en typisk konsulentanskaffelse*», og at det derfor «*bør vurderes om arten av denne anskaffelsen er en konsulentanskaffelse med innslag av betydelig reisevirksomhet*», og at vilkårene i § 7-9 (5) derfor ikke er oppfylt. Selv om ordlyden og veilederen ellers tilsier at det ved fastleggelsen av anskaffelsens art skal anlegges et nokså bredt perspektiv, viser eksempelet at hva som inngår i den konkrete anskaffelsen også er av betydning.

- (26) I «*uvesentlig*» ligger en avgrensning mot det marginale, og ordlyden tilsier at unntaket har et snevert anvendelsesområde. Ordet «*og*» markerer at både klimaavtrykket og miljøbelastningen må være marginal. Klimaavtrykket omfatter både direkte utslipp og indirekte utslipp knyttet til hele verdikjeden, se klagenemndas avgjørelse i sak 2024/1422, avsnitt 34. I DFØs veileder er det trukket frem at vurderingen må «*gjøres på et generelt grunnlag for kategorien og den aktuelle vare eller tjeneste.*» Videre presiseres det at vurderingen av uvesentlighet «*påvirkes altså ikke av de faktiske forholdene eller volumet*» på den konkrete anskaffelsen.
- (27) Det første spørsmålet klagenemnda tar stilling til, er hva som utgjør denne anskaffelsens «*art*».
- (28) I den foreliggende klagesaken skulle det anskaffes rammeavtale for kursplasser i utrykningsopplæring i henhold til Utrykningsforskriften, kompetansebevis kode 160, for innklagedes bachelorstudenter i paramedisin. Kompetansebevis 160 er definert i utrykningsforskriften som «*bevis for å ha gjennomgått utrykningsopplæring og bestått utrykningsprøve for å kunne kjøre utrykning*». Opplæringen var både teoretisk og praktisk, og den praktiske delen innebar obligatorisk og nødvendig bruk av kjøretøy. Anskaffelsen var kunngjort som en tjenesteanskaffelse.
- (29) Selve kompetanseformidlingen som utføres av trafikklærerne, er den sentrale delen av ytelsen som skal anskaffes. Trafikkopplæring med både teoretiske og praktiske elementer, kjennetegnes likevel typisk ved at det er leverandørene som sørger for det nødvendige utstyret for at kompetanseformidlingen- og tilegningen skjer i tråd med myndighetenes krav. Når man anskaffer kjøreopplæringstjenester, skjer dette med andre ord typisk gjennom bruk av leverandørenes utstyr og kjøretøy. Når utstyret og kjøretøyet fremstår integrert i tjenesteytelsen, tilsier formålet med § 7-9 at det også må ses hen til dette utstyret i vurderingen av anskaffelsens art. For opplæring i utrykningskjøring dreier det seg om «*personbil med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg, bredde på minst 1,5 m og minst fire sitteplasser som sikrer gode opplæringsvilkår for alle elevene*» med konstruktiv hastighet på minst 150 km/t og dobbel betjeningsinnretning for brems, jf. forskrift 12. juni 2009 nr. 637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (heretter *utrykningsforskriften*) § 34 andre ledd.
- (30) Klagenemnda har på denne bakgrunn kommet til at anskaffelsen etter sin art er en tjenesteanskaffelse av opplæring i utrykningskjøring innenfor og ved bruk av personbiler på under 3500 kg, med bredde på minst 1,5 meter og minst fire sitteplasser.
- (31) Spørsmålet videre er om anskaffelsen etter sin art har «*et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er uvesentlig*».
- (32) Innklagede har i begrunnelsen for ikke å stille opp et miljøkriterium vist til DFØs veiledning med opplisting av CPV-koder med typisk lav klimaintensitet. Videre er det vist til at det er menneskelige ressurser som timearbeid og oppdrag som er leveransen. Klimaavtrykket ved anskaffelsen vil være marginalt, ifølge innklagede.
- (33) Anskaffelsen er kunngjort med følgende CPV-kategorier: «*Kjøreskoletjenester*», «*Tjenester i forbindelse med trening og utdanning*», «*Voksenundervisning og annen undervisning*» og «*Diverse skoletjenester*». Det er riktig at kategorien «*Tjenester i forbindelse med trening og utdanning*» i DFØs veileder er kategorisert som en type anskaffelse som går igjen og som har en typisk lav klimaintensitet. Under denne

kategorien er «*Kjøretøy og transportrelaterte kurs*» spesifikt nevnt. Videre er det gitt følgende kommentar: «*Lista omfatter primært tjenesteanskaffelser. For slike anskaffelser kjøper man typisk menneskelige ressurser som timearbeid eller oppdrag, hvor det eventuelle klimaavtrykket og miljøbelastningen ofte vil ligge utenfor hva som kan knyttes til anskaffelsens art.*»

- (34) Klagenemnda har imidlertid tidligere lagt til grunn at anskaffelser som faller inn under DFØs kategorier, etter en konkret vurdering kan anses for ikke å ha et uvesentlig klimaavtrykk, se sak 2025/801 avsnitt 38. I sistnevnte sak kom klagenemnda til at det ikke var sannsynliggjort at arbeidsmarkedsopplæring av yrkessjåfører innenfor og ved bruk av tungtransport etter sin art hadde et klimaavtrykk og en miljøbelastning som var «*uvesentlig*». Her ble det vist til at 54 av 290 timer var praktisk opplæring for førerkortklasse C, og 30 av totalt 240 timer var praktisk opplæring for førerkortklasse D. Det ble videre lagt vekt på at kjøring med tunge kjøretøy er forbundet med store klimagassutslipp og at yrkessjåførutdanningen innebar kjøring i et omfang som tilsvarte om lag syv eller fire arbeidsdager, avhengig av førerkortklasse.
- (35) Klagenemnda har ikke mottatt tilsvarende forholdstall i foreliggende sak, men det fremgår av at opplæringen skal foregå i fire trinn. Første trinn er teoretisk undervisning, jf. utrykningsforskriften § 25. Dette er på til sammen seks undervisningstimer (45 minutter per time). Trinn 2 gjelder slik nemnda forstår det kjøreopplæring, uten at det er fastsatt et minste timeantall, jf. § 26. Trinn 3 gjelder kjøreopplæring, og ut fra opplysningene i § 27 skal hver elev kjøre selv mellom 15 og 25 timer, samt sitte på mellom 0 og 30 timer. Trinn 4 er på til sammen fire timer og omfatter både kjøring og evaluering/refleksjoner, der kjøring skal skje i minst en time og 15 minutter totalt. Slik nemnda forstår det er dermed kjøring en langt fra uvesentlig del av undervisningen når de fire trinnene vurderes samlet.
- (36) DFØ har også utarbeidet en liste som angir DFØs vurdering av klimaintensitet og sentrale miljøbelastninger for innkjøpskategorier på overordnet nivå. Her er «*[t]jenester i forbindelse med trening og utdanning*» estimert å ha en lav klimaintensitet, men det fremgår at tjenesten i seg selv kan «*medføre en klima- og miljøbelastning (som utslipp), også spesielt hvis den innebærer en betydelig andel transport eller utstyr som brukes i trening eller utdanning.*» Etter nemndas vurdering er dette et tilfelle der kjøringen under opplæringen gir en klima- og miljøbelastning i seg selv.
- (37) Klagenemnda har etter dette kommet til at anskaffelsen etter sin art ikke har et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er «*uvesentlig*». Vilkårene for å benytte unntaket i § 7-9 (5) er derfor ikke oppfylt, og innklagede var forpliktet til å oppstille krav eller kriterier om klima og miljø.
- (38) Spørsmålet er så om konkurransen må avlyses fordi innklagede ikke hadde oppstilt et miljøkriterium.
- (39) En oppdragsgiver plikter å avlyse en konkurranse dersom det er begått feil som kan ha påvirket deltakerinteressen eller konkurranseutfallet, og feilen ikke kan rettes på annen måte enn ved avlysning, se Høyesteretts avgjørelse i HR-2019-1801-A Fosen Linjen, avsnitt 85 med henvisning til EFTA-domstolens avgjørelse i sak E-16/16, avsnitt 106.
- (40) Tildelingskriteriene har stor betydning for leverandørene når de vurderer hvorvidt de skal delta i konkurransen og når de utformer tilbudene sine. Klager har foretatt flere

investeringer i en mer miljøvennlig bilpark, noe som sannsynligvis vil gi uttelling på et tildelingskriterium knyttet til miljø. Dette kan ha påvirket tilbudsprisene, og det kan dermed ikke utelukkes at feilen kan ha påvirket konkurranseutfallet.

- (41) Klagenemnda har etter dette kommet til at innklagede plikter å avlyse konkurransen. På bakgrunn av denne konklusjonen, tar ikke nemnda stilling til partenes øvrige anførsler.
- (42) Bruddet klagenemnda har konstatert, «*kan*» ha påvirket resultatet av konkurransen. Klagegebyret skal derfor tilbakebetales, jf. klagenemndsforordningen § 13.

Konklusjon:

Universitetet i Stavanger har brutt regelverket for offentlige anskaffelser ved ikke å oppstille krav eller kriterier knyttet til klima og miljø.

For Klagenemnda for offentlige anskaffelser,

Elisabeth Wiik

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur